

Rear window roll-up blind

Patent Number: ☐ US2001017194
Publication date: 2001-08-30
Inventor(s): SCHLECHT WERNER P (DE); SEEL HOLGER (DE); WALTER HERBERT (DE)
Applicant(s):
Requested Patent: ☐ DE10005951
Application Number: US20010779765 20010208
Priority Number(s): DE20001005951 20000209
IPC Classification: B60J1/20
EC Classification: B60J1/20B1
Equivalents: ☐ EP1123825, A3, ☐ JP2001241277

Abstract

A rear window roll-up blind for motor vehicles is provided which has a winding shaft that is rotatably supported preferably under the hat deposit area. A blind material can be drawn through a slot in the hat deposit area out which covers the window (3). For this purpose, an actuating member engages on the edge of the blind material (11) that covers the greatest distance. The actuating member is a linear-form element which can be either tension-resistant or pressure-resistant. The blind material itself can be held clamped-open beside the window with the aid of at least one guide rail or one or two pressure- or bending-resistant actuating members

Data supplied from the esp@cenet database - I2



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 100 05 951 A 1**

⑤1 Int. Cl.⁷:
B 60 J 3/02

②1 Aktenzeichen: 100 05 951.1
②2 Anmeldetag: 9. 2. 2000
④3 Offenlegungstag: 16. 8. 2001

DE 100 05 951 A 1

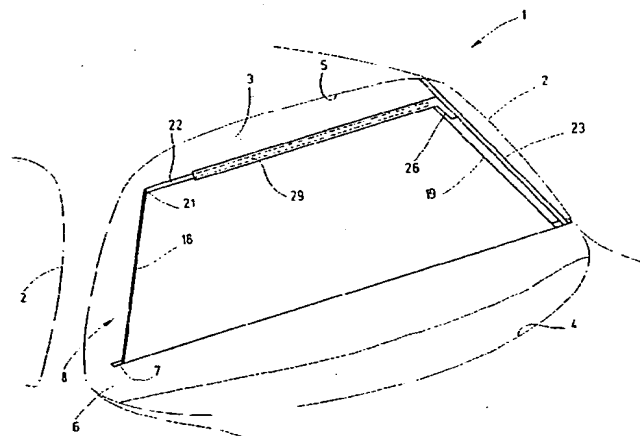
⑦1 Anmelder:
BOS GmbH & Co. KG, 73773 Aichwald, DE
⑦4 Vertreter:
Rüger und Kollegen, 73728 Esslingen

⑦2 Erfinder:
Schlecht, Werner P., 71665 Vaihingen, DE; Seel,
Holger, 71134 Aidlingen, DE; Walter, Herbert, 73061
Ebersbach, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

⑤4 Heckfensterrollo

⑤7 Ein Heckfensterrollo für Kraftfahrzeuge weist eine Wickelwelle auf, die vorzugsweise unter der Hutablage (6) drehbar gelagert ist. Durch einen Schlitz (7) in der Hutablage (6) kann eine Rollobahn (11) herausgezogen werden, die das Fenster (3) abdeckt. Zu diesem Zweck greift an der Kante (21) der Rollobahn (11), die den weitesten Weg zurücklegt, ein Betätigungsglied an. Das Betätigungsglied ist ein linienförmiges Element, das je nach Ausführung entweder zugfest ist oder drucksteif. Die Rollobahn selbst kann neben dem Fenster mit Hilfe wenigstens einer Führungsschiene oder ein oder zwei druck- oder biegesteifen Betätigungsgliedern aufgespannt gehalten werden.



DE 100 05 951 A 1

Beschreibung

Für die hintere Heckscheibe von PKW sind eine Vielzahl von Lösungen bekannt, um ein dort befindliches Fensterrollo elektrisch fernbedient aus- und einzufahren.

Eine Lösung ist beispielsweise in EP-C(0) 240 747 gezeigt, bei der zum Aufspannen lediglich biegesteife Hebel verwendet werden. Das bekannte Heckscheibenrollo weist einen Sockel auf, in dem eine Wickelwelle drehbar gelagert ist. Die Wickelwelle ist mit Hilfe eines Federmotors in Aufwickelrichtung einer Rollobahn vorgespannt, die an der Wickelwelle mit einer Kante angebracht ist. Die andere Kante ist mit einer Zugstange verbunden, an der zwei einarmige Hebel angreifen, die an dem Sockel gelagert sind. Die Lagerachsen der Hebel verlaufen rechtwinkelig zu der Wickelwelle. Beim Aufrichten der Hebel wird die Rollobahn von der Wickelwelle abgezogen.

Das bekannte Heckscheibenrollo eignet sich nicht für die Heckscheibe von Kombi-PKW und ähnlichen Kraftfahrzeugen mit großer Heckklappe.

Ausgehend hiervon ist es Aufgabe der Erfindung ein elektrisch bedienbares Heckfensterrollo zu schaffen, das ohne Hebel auskommt.

Bei dem erfindungsgemäßen Heckfensterrollo ist eine drehbar gelagerte Wickelwelle vorgesehen, an der mit einem Randabschnitt der Zuschnitt der Rollobahn befestigt ist. An einem von diesem Abschnitt anderen abliegenden Abschnitt des Rollobahn greift ein Betätigungselement an, um die Rollobahn von der Wickelwelle abzuziehen und im aufgespannten Zustand zu halten. Zum Ein- und Ausfahren der Rollobahn werden kraftbetätigte Antriebsmittel verwendet.

Auf diese Weise kann beispielsweise von der Fahrerseite her, das betreffende Heckfensterrollo gesteuert werden. Darüber hinaus gestattet die neue Konstruktion das Heckfensterrollo weitgehend unterhalb der Hutablage bzw. hinter der Türverkleidung verschwinden zu lassen, wenn das Rollo bei einem Kombi-PKW verwendet wird. Im eingefahrenen Zustand ist es dann praktisch vollständig hinter die Umrisse des Fensters zurückgezogen.

Die Wickelwelle kann je nach den Platzverhältnissen und der besonderen Karosserieform vertikal, beispielsweise in der C-Säule, im Heckklappenprofil in der Nähe der C-Säule eines PKW oder parallel zur Unterkante des Heckfenstern angeordnet sein.

Die Anbringung der Wickelwelle seitlich neben der Fensterrahmenkante gestattet es darüber hinaus, die Wickelwelle in jenem Bereich der Klappe unterzubringen, wo sie nicht mit dem Scheibenwischmotor kollidiert.

Um die Rollobahn im aufgespannten Zustand flatter- und schwingungsfrei zu halten und auch während der Ausfahrbewegung zu führen, kommen grundsätzlich zwei Lösungen in Frage:

Die eine Lösung sieht wenigstens eine Führungsschiene vor, die parallel zu einem Rand des Fensters verläuft. Mit Hilfe dieser Führungsschiene wird ein, von der Wickelwelle abliegender Abschnitt des Rollobahn gefesselt geführt.

Die andere Möglichkeit besteht darin, als Betätigungsmittel im Wesentlichen biegesteife Schubglieder zu verwenden, um die Rollobahn von der Wickelwelle abzuziehen. Die Schubglieder greifen an derjenigen Kante der Rollobahn an, die beim Ein- und Ausfahren den größten Weg zurücklegt. Dabei wird zumindest während des Abwickelvorgangs die Vorderkante der Rollobahn ausschließlich durch die Schubglieder geführt und in Querrichtung gehalten. Die Schubglieder müssen deswegen zumindest in Richtung senkrecht zu einer Ebene, die von der aufgespannten Rollobahn definiert ist, hinreichend biegesteif sein. In Richtung parallel dazu wird die Führung weitgehend durch die Rollobahn

selbst in Verbindung mit der Vorspannung erbracht, weshalb in dieser Richtung eine besondere Biegesteifigkeit nicht unbedingt erforderlich ist.

Im vollständig aufgespannten Zustand kann die Oberkante des Rollobahnzuschnittes in hakenförmigen Taschen aufgenommen sein. Diese verhindern, Schwingungen der Oberkante der aufgespannten Rollobahn durch die Fahrzeugschütterungen. Solche Schwingungen lassen sich auch weitgehend vermeiden, wenn die Schubglieder derart gerichtet sind, dass die Oberkante der Rollobahn beim Ausfahren auf der Innenseite der Scheibe entlang gleitet, weil sie an die Scheibe angedrückt wird.

Eine sehr stabile Führung der Rollobahn ergibt sich, wenn die Rollobahn zwischen zwei Führungsschienen geführt wird, die ausgehend von der Wickelwelle etwa in die gleiche Richtung verlaufen. Da diese Führungsschienen wegen der Heckfenstergeometrie nicht zueinander parallel verlaufen, enthält die Rollobahn zumindest einen Spriegel, der längenverstellbar ist. Er passt sich damit selbsttätig dem sich verändernden Abstand zwischen den Führungsschienen an.

Die Ober- oder Heckkante der Rollobahn kann auch an einem Arm aufgenommen sein, der an einem in der Führungsschiene laufenden Schlitten befestigt ist. Der Arm verläuft parallel zu dem betreffenden Rand des Fensters und führt die jeweilige Kante der Rollobahn praktisch über ihre gesamte Länge.

Verspannungen in der Rollobahn lassen sich vermeiden, wenn der Arm als Schiene ausgebildet ist, in der die betreffende Rollobahnkante verschieblich aufgenommen ist.

Um die Betätigung und Steuerung der Rollobahn möglichst einfach zu gestalten, umfassen die Antriebsmittel des erfindungsgemäßen Heckrollos wenigstens einen Elektromotor sowie Federmittel. Zwischen dem Elektromotor und den Federmitteln liegt kinematisch die Rollobahn, wobei der Antriebsmotor die Position der Ober- oder Seitenkante der Rollobahn definiert, während die Federmittel als "Slave-Antrieb" für die Vorspannung in der Rollobahn sorgen.

Je nach Einbauverhältnissen kann der Elektromotor mit der Wickelwelle oder mit jenem Teil der Rollobahn zusammenwirken, der beim Ausfahren den größten Weg zurücklegt, während die Federmittel jeweils am anderen Ende der Rollobahn angreifen. Wenn der Elektromotor mit der Wickelwelle unmittelbar getrieblich verbunden ist, ist derjenige Teil der Rollobahn, der den größten Weg zurücklegt, über die Betätigungsmittel in Gestalt von Seilen mit einer Zugfeder verbunden. Dies gestattet unter anderem auch auf einfache Weise, unterschiedliche Laufwege der Betätigungsmittel auszugleichen, wenn beispielsweise ein Betätigungsmittel in einer Geraden und das andere in einer gekrümmten Führungsschiene läuft.

Bei der anderen denkbaren Ausführungsform sitzt die Feder als Federmotor in der Wickelwelle, während der Elektromotor über die Betätigungsglieder mit der Rollobahn gekoppelt ist, und zwar mit jenem Teil der Rollobahn, der beim Auf- und Abwickeln wiederum den größten Weg zurücklegt.

Die Betätigungsmittel können je nach Einbauverhältnissen als Schubglieder oder als Zugglieder wirken. In beiden Fällen können Bowdenzüge verwendet werden, wobei im Falle der Druckglieder die Seele des Bowdenzugs entsprechend drucksteif ausgeführt bzw. geführt sein muss.

Zumindest an einem Ende sind die linienförmigen Betätigungsglieder mit einer Art Verzahnung versehen, mit der sie formschlüssig in ein Ausgangszahnrad des Antriebsmotors eingreifen. Derartige Betätigungsglieder sind unter der Handelsbezeichnung "SU-flexwelle" kommerziell verfügbar und bestehen aus einem in Längsrichtung verlaufenden Drahtkern, auf dessen Außenumfangsfläche ein ebenfalls

aus einem Draht gebildete Schraube aufgebracht ist. Der Abstand zwischen benachbarten Windungen der Schraube entspricht der Dicke des Zahns des Antriebszahnrad. Um Klappergeräusche zu vermeiden, können zwischen den Drahtwindungen der Schraube Borsten vorhanden sein, die der Anordnung das Aussehen einer Flaschenbürste geben.

Im übrigen sind Weiterbildungen der Erfindung Gegenstand von Unteransprüchen.

In der Zeichnung sind Ausführungsbeispiele des Gegenstandes der Erfindung dargestellt. Es zeigen:

Fig. 1 den Heckbereich einer Limousine, mit Blick auf die Außenseite der Heckscheibe, in einer abgebrochenen perspektivischen Darstellung,

Fig. 2 wesentliche Funktionsteile des Heckrollos gemäß **Fig. 1**, in einer perspektivischen, schematischen Darstellung,

Fig. 3 ein Ausführungsbeispiel ähnlich dem nach **Fig. 3**, in einer perspektivischen, schematischen Darstellung,

Fig. 4 ein Ausführungsbeispiel des Heckrollos ohne Führungsschienen, in einer stark schematisierten Darstellung,

Fig. 5 ein Ausführungsbeispiel des erfindungsgemäßen Heckrollos mit zwei Führungsschienen in einer schematisierten Darstellung,

Fig. 6 den Spriegel und dessen Aufnahme in den Führungsschienen in einer schematisierten Darstellung mit aufgeschnittenen Führungsschienen,

Fig. 7 ein Ausführungsbeispiel für einen Kombi-PKW ähnlich dem nach **Fig. 5**, jedoch mit vertikal angeordneter Wickelwelle, und

Fig. 8 die untere Führungsschiene des Ausführungsbeispiels nach **Fig. 7** in einer abgebrochenen, schematisierten Perspektivdarstellung.

In der nachfolgenden Figurenbeschreibung werden Begriffe wie "vorne", "hinten", "oben" oder "unten" sowie Begriffe mit ähnlichem Bedeutungsinhalt einschließlich der Begriffe "rechts" und "links" in der Weise verwendet, wie sie zur Richtungsbezeichnung an einem Kraftfahrzeug üblicher Weise gebraucht werden.

In **Fig. 1** ist durch strichpunktierte Linien schematisiert die Heckpartie eines Kraftfahrzeuges **1** mit einer linken und einer rechten C-Säule angedeutet. Zwischen den C-Säulen **2** erstreckt sich Heckscheibe **3** von einer Unterkante **4** bis zu einer Dachhinterkante **5**. Vor der Heckscheibe **3** befindet sich eine Hutablage **6** mit einem über die Breite durchlaufenden Schlitz **7**. Weiterhin ist im Inneren des Kraftfahrzeuges **1** ein Fensterrollo **8** zu erkennen, das in **Fig. 1** in der ausgefahrenen Stellung gezeigt ist.

Wie sich aus **Fig. 2** ergibt, gehören zu dem Heckfensterrollo **8** eine Wickelwelle **9**, die unterhalb der Hutablage **6** drehbar gelagert ist, sowie eine Rollobahn **11**.

Zur Lagerung der Wickelwelle **9** sind an der Unterseite der Hutablage **6** neben dem Schlitz **7** zwei Lagerböcke **12** und **13** die Lagerzapfen **14** und **15** aufnehmen, die axial aus der rohrförmigen Wickelwelle **9** hervorstehen. In der Wickelwelle **9** befindet sich ein schematisch gezeigter Federmotor **16**, der bei **17** mit der Wickelwelle **9** fest verbunden ist und dessen anderes Ende drehfest an den Lagerzapfen **15** angekoppelt ist. Der Lagerzapfen **15** wiederum sitzt drehfest im den Lagerbock **13**. Der Federmotor **16** bildet einen Teil der Antriebseinrichtung des Heckfensterrollos **8** und erzeugt eine Vorspannkraft im Sinne eines Aufwickeln der Rollobahn **11** auf die Wickelwelle **9**. Hierzu ist die Rollobahn **11** an der Wickelwelle **9** beispielsweise mittels eines Keders in bekannter Weise befestigt.

Die Rollobahn **11** besteht aus einem trapezförmigen Querschnitt aus einer Kunststoffolie, die ausreichend das Sonnenlicht abschirmt.

Die Rollobahn **11** wird von einer linken und einer rechten

Seitenkante **18, 19** sowie einer oberen Kante **21** und einer an der Wickelwelle **9** befestigten, nicht erkennbaren Kante, begrenzt.

An der oberen Kante **21** ist eine beispielsweise aus einem Kunststoffprofil bestehende Randverstärkungsleiste **22** angebracht, die von der linken bis zur rechten Seitenkante **12, 13** reicht.

Zu dem Heckfensterrollo **8** gehört ferner eine einzige Führungsschiene **23**, die aus dem Rolloschlitz **7** kommend bis zu der Dachhinterkante **5** reicht und dort befestigt ist; sie verläuft neben der rechten C-Säule **2** zu dieser etwa parallel. Eine zweite Führungsschiene ist bei diesem Ausführungsbeispiel nicht vorhanden.

In **Fig. 2** ist lediglich ein Abschnitt zu erkennen. Die Führungsschiene **23** besteht sich aus einem C-förmigen Profil mit einer hintergriffigen Führungsnut **24**. Die Führungsnut **24** öffnet sich an einem Schlitz **25** in Richtung auf die Rollobahn **11**.

In der Führungsschiene **23** läuft ein Schlitten **26**, bestehend aus einem im Querschnitt an den Innenraum der Führungsnut **24** angebrachten Grundkörper **27**, von dem ein leistenförmiger Flansch **28** ausgeht, der durch den Schlitz **25** nach außen ragt. Im einfachsten Falle ist der Grundkörper **27** im Wesentlichen zylindrisch und der Innenraum der Führungsnut **24** der Führungsschiene **23** ebenfalls zylindrisch.

An dem Flansch **28** ist ein Ausleger **29** befestigt, der von dem Grundkörper **27** im Wesentlichen rechtwinklig wegsteht und seinerseits die Form einer Führungsschiene hat, in der die Randverstärkungsleiste **22** längs verschieblich aufgenommen ist. Der Ausleger **29** ist in der Weise gestaltet, dass die Randverstärkungsleiste **22** lediglich einen Freiheitsgrad hat, nämlich in Richtung parallel zur Längserstreckung des Auslegers **29**. In Richtung senkrecht dazu ist sie in dem Ausleger **29** gefesselt.

Um das Heckfensterrollo **8** wahlweise ein- und auszufahren, gehört zu der Antriebseinrichtung neben dem Federmotor **16** ein Getriebemotor **31**, der über ein Betätigungsglied **32** mit dem Schlitten **26** gekoppelt ist. Das Betätigungsglied **32** wird von einem drucksteifen, linienförmigen Element, beispielsweise einem flexiblen Metall- oder Kunststoffdraht **33**, der Seele eines Bowdenzugs oder einer schubsteifgeführten, verseilten Drahtlitze gebildet. Zumindest an dem motorseitigen Ende trägt das Betätigungsglied **32** auf seiner Außenumfangsfläche eine eine Schraube oder Schnecke **34** bildende Drahtwicklung **35** die unverschiebbar mit dem Betätigungsglied **32** verbunden ist. Betätigungsglieder dieser Art sind auch unter der Handelsbezeichnung "SU-flexwelle" verfügbar und werden unter anderem bei Fensterhebern eingesetzt.

Der Antriebsmotor **31** ist ein permanent erregter Gleichstrommotor, dem ein Untersetzungsgetriebe **36** nachgeordnet ist. Auf einer Ausgangswelle **37** des Getriebes **36** sitzt drehfest ein Stirnzahnrad **38**, dessen Teilung mit der Teilung der Schnecke oder Schraube **34** übereinstimmt.

Neben dem Stirnzahnrad **38** befindet sich in dem Gehäuse des Getriebes **36** eine Führung **39**, die derart gestaltet ist, dass sie die Schraube **34** des Betätigungsgliedes **32** tangential zu dem Ausgangszahnrad **38** führt und erzwingt, dass die Zähne des Stirnzahnrades **38** formschlüssig zwischen den Windungen der Schraube **34** eingreifen können.

Das Betätigungsglied **32** verbindet das Stirnzahnrad **38** getrieblich mit dem Schlitten **26**, und zwar wird es ausgehend von dem Getriebe **36** bzw. der dort vorhandenen Führung **39** drucksteif in einer Hülle **33a** bis zum unteren Ende der Führungsschiene **23** geführt. An dieser Stelle tritt das Betätigungsglied **32** in den Innenraum der Führungsnut **24** ein. Das freie Ende **41** des Betätigungsgliedes **32** liegt frei anstehend am unteren Ende des Führungsschlittens **26** an.

Im eingebauten Zustand sind bei geöffneten Heckfensterrollo 8 nur die Führungsschiene 23 zu erkennen. Die Führungsschiene 23 verläuft neben der rechten Fensterrahmenecke und verschwindet somit weitgehend. Lediglich der Ausleger 29 wäre in dem Schlitz 7 zu erkennen, durch den hindurch die Rollobahn 11 nach oben ausgefahren wird.

Die Handhabung und Funktionsweise des beschriebenen Heckfensterrollos 8 ist wie folgt:

Im Ruhezustand ist die Rollobahn 11 unter der Wirkung des Federmotors 16 auf die Wickelwelle 9 aufgewickelt. Der Schlitten 26 ist in der Führungsschiene 23 nach unten gefahren, soweit bis der Ausleger 29 den zuvor erwähnten Rolloschlitz 7 entsprechend der Länge des Auslegers 29 ausfüllt.

Wenn der Benutzer ausgehend von dieser Betriebsstellung das Heckfensterrollo 8 ausfahren will, setzt er über einen nicht weiter gezeigten elektrischen Schalter den Antriebsmotor 31 in Gang und zwar in einer solchen Drehrichtung, dass das Stirnzahnrad 38 das drucksteife bzw. drucksteif geführte Betätigungsglied 32 in Richtung auf die Führungsschiene 23 vorschiebt. Bei dieser Vorschubbewegung drückt das in dem Innenraum der Führungsschiene 23 geführte Betätigungsglied 32 den Führungsschlitten 26 zusammen mit dem daran befestigten Ausleger 29 nach oben in Richtung auf die Dachhinterkante 5. Dabei wird entsprechend Rollobahn 11 von der Wickelwelle 9 abgewickelt und durch den Rolloschlitz 7 in der Hutablage 6 nach oben herausgezogen.

Sobald der Schlitten 26 am oberen Ende der Führungsschiene 23 angekommen ist und an entsprechende Begrenzungsanschlüsse anstößt, steigt der Motorstrom an, was in bekannter Weise von einer an sich bekannten Überwachungsschaltung ausgewertet wird, um unabhängig von der Schaltersteuerung durch den Benutzer den Antriebsmotor 31 stromlos zu schalten. Die Anordnung sorgt in bekannter Weise ferner dafür, ein Wiedereinschalten des Motorstroms nur für die umgekehrte Drehrichtung zuzulassen.

Die Rollobahn 11 ist nunmehr vollständig ausgefahren und der Ausleger 29 stößt an der oberen Fensterrahmenecke 5 an. Vor der gesamten Fensterfläche ist die Rollobahn 11 aufgespannt.

Selbst wenn, wie gezeigt der Winkel zwischen der Führungsschiene 23 und der Achse der Wickelwelle 9 nicht 90° beträgt, können in der Rollobahn 11 keine Verspannungen auftreten, weil die Randverstärkungsleiste 22 sich in dem Ausleger 29 zumindest ein Stück weit längsverschieblich bewegen kann.

Ein Schwingen des Auslegers 29 läßt sich bei ausgefahrenen Heckfensterrollo 8 vermeiden, wenn entsprechend der oberen Endstellung an der Oberkante des Heckfensters 3 eine hakenförmige Tasche 42 befestigt wird, die ein nach unten offene Nut 43 enthält. Die Nut 43 nimmt in der oberen Endstellung den Ausleger 29 an einer Stelle auf, die von dem Schlitten 26 beabstandet ist. Pendelbewegungen des Auslegers 53 um die Längsachse des Schlittens 49 sind dadurch mit Sicherheit ausgeschlossen.

Zum Einfahren des Heckfensterrollos 8 setzt der Benutzer den Elektromotor 31 über einen entsprechenden Schalter in der entgegengesetzten Drehrichtung in Funktion. Das Stirnzahnrad 38, das mit der Schraube 34 kämmt, zieht das Betätigungsglied 32 nach unten aus der Führungsschiene 23 zurück, wodurch die gegen den Schlitten 49 wirkende Vorschubkraft nachläßt. Der Federmotor 16 ist dadurch in der Lage entsprechend dem Zurückweichen des Betätigungsgliedes 32 die Rollobahn 11 wieder auf die Wickelwelle 9 aufzuwickeln.

Die untere Endstellung des Betätigungsgliedes kann in ähnlicher Weise abgefragt werden, wie die obere Endstellung, und in entsprechender Weise stillgesetzt werden.

Ersichtlicherweise wird die Rollobahn 11 durch die Wirkung des Federmotors 16 gespannt gehalten, während die Position durch den selbsthemmend wirkenden Antriebsmotor 31 vorgegeben wird.

Wie sich aus der Erläuterung ergibt, könnte der Federantrieb 16 mit dem Antriebsmotor 31 auch die Plätze tauschen, in der Weise, dass der Antriebsmotor 31 die Wickelwelle 9 formschlüssig antreibt, während das Betätigungsglied 32 durch eine Druckfeder beaufschlagt oder eine solche ersetzt wird. Bei einer derartigen Ausführungsform würde der Schlitten 26 in Abwickelrichtung vorgespannt werden, während die Rollobahn 11 gegen die Wirkung der Feder 16 auf der Wickelwelle 9 aufgewickelt wird.

Es wäre schließlich auch denkbar, als Betätigungsglied 32 ein Seil zu verwenden, das einends an dem Schlitten 26 befestigt ist und anderenends an einer Zugfeder. Die Zugfeder würde über das Seil ebenfalls bestrebt sein, den Schlitten 26 nach oben zu ziehen, wobei die Bewegung durch das Zusammenspiel der Wickelwelle 9 mit dem Antriebsmotor 31 gehemmt bzw. freigegeben würde.

In Fig. 3 ist ein Heckfensterrollo 8 veranschaulicht, das einen sehr ähnlichen Aufbau hat, wie das Heckfensterrollo 8 nach Fig. 2. Der wesentliche Unterschied besteht in der Randverstärkungsleiste 22, die von einer nach unten offenen U-förmigen Leiste gebildet ist. In der Leiste 22 läuft eine Rolle 45, die an dem freien Ende des Auslegers 29 drehbar gelagert ist. Mit dieser Anordnung läßt sich nicht nur, wie bei dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 2 eine Verschiebung der Randverstärkungsleiste 22 parallel zu dem Ausleger 29 ausgleichen, sondern zusätzlich auch noch eine Winkeländerung.

Eine solche Winkeländerung entsteht, wenn die Führungsschiene 23 wegen des Verlaufs der betreffenden Fensterrahmenkante nicht gerade, sondern gekrümmt verläuft und deswegen der Schlitten 26 in der Führungsschiene 23 dem Ausleger 29 eine Richtung aufzwingt, in der er stellungsabhängig einen Winkel mit der Wickelwelle 9 einschließt, der von Null verschieden ist und sich bei der Bewegung der Rollobahn 11 zu dem ständig ändert.

Die kinematische Umkehr wäre ebenfalls denkbar, insofern, als die Rolle 45 an der Randverstärkungsleiste 22 angebracht wird, während der Ausleger 29 eine nach oben offenes U-förmiges Profil aufweist.

Bei den zuvor beschriebenen Ausführungsbeispielen weist das Heckfensterrollo 8 eine einzige Führungsschiene 23 auf. In Fig. 4 ist stark schematisiert ein Ausführungsbeispiel gezeigt, bei dem Heckfensterrollo 8 frei von Führungsschienen ist.

Wie zuvor ist unterhalb der Hutablage 6 die Wickelwelle 9 drehbar gelagert. An ihr ist mit einer Kante, wie zuvor beschrieben, die Rollobahn 11 befestigt, deren Zuschnitt etwa wie in Fig. 1 gezeigt gestaltet ist.

Seitlich neben der Wickelwelle 9 sind unter der Hutablage 6 an dieser im Abstand zu einander zwei Gleitführungsblöcke 46 befestigt. Aus jedem der Gleitführungsblöcke 46 tritt nach oben ein drucksteifes und verhältnismäßig biegesteifes zylindrisches Betätigungsglied 32a und 32b aus. Die unteren Enden der beiden Betätigungsglieder 32a und 32b sind in der gleichen Weise gestaltet, wie dies im Zusammenhang mit Fig. 2 erläutert ist und sie laufen durch Führungsröhre 47 ausgehend von den Gleitführungsblöcken 46 zu dem Antriebsmotor 31 und in dessen Getriebe 36. Da beide Betätigungsglieder 32a, 32b durch dasselbe Stirnzahnrad 38 angetrieben werden, laufen sie zwangsläufig mit derselben Geschwindigkeit und demselben Hub, d. h. exakt synchron zueinander.

Die freien Enden der Betätigungsglieder 32a und 32b sind unmittelbar mit der Verstärkungsleiste 22 verbunden.

Beim Ausfahren drücken die Betätigungsglieder die Verstärkungsleiste 22 nach oben und wickeln dadurch gegen die Wirkung des Federmotors in der Wickelwelle 9 die Rollobahn von der Wickelwelle 9 ab.

Der aus den Gleitführungsblöcken 46 austretende Teil der Betätigungsglieder 32a und 32b ist ein verhältnismäßig steifer Kunststoff oder Metalldraht, der einerseits dem bogenförmigen Verlauf der Führungsrohre 47 folgen kann, andererseits aber in der Lage ist, die Verstärkungsrandleiste 22 der Rollobahn 11 zu tragen und gegen die Heckscheibe 3 zu drücken.

Die freien Enden der Betätigungsglieder 32a und 32b sind unlösbar mit der Randverstärkungsleiste 22 verbunden.

Die Funktion des Heckfensterrollos 8 nach Fig. 4 ist ähnlich wie bei dem zuvor erläuterten Heckfensterrollo 8 nach den Fig. 1 bis 3. Der einzige Unterschied besteht darin, dass die Randverstärkungsleiste 22 ausschließlich durch die Betätigungsglieder 32a und 32b getragen und geführt wird. Es versteht sich, dass diese Betätigungsglieder 32 im ausgefahrenen Zustand parallel zu einander verlaufen.

Damit im ausgefahrenen Zustand die obere Kante der Rollobahn 11 aufgrund der unweigerlich auftretenden Erschütterungen nicht in Schwingungen gerät, können ein oder zwei Aufnahmetaschen 42 vorgesehen werden, wie sie in Fig. 2 gezeigt und in Verbindung mit Fig. 2 auch beschrieben wurden.

Das Aufwickeln der Rollobahn 11 auf der Wickelwelle 9 geschieht wie oben beschrieben beispielsweise mit Hilfe eines in der Wickelwelle 9 untergebrachten Federmotors 16.

In den Fig. 5 und 6 ist ein Ausführungsbeispiel für ein Heckfensterrollo 8 veranschaulicht, das zwei Führungsschienen 23a und 23b aufweist. Die Führungsschienen 23a und 23b haben dieselbe Querschnittsgestalt, wie dies im Zusammenhang mit Fig. 3 ausführlich erläutert ist. Die Führungsschiene 23a verläuft im Wesentlichen gerade entsprechend dem Verlauf der rechten Fensterrahmenkante, während die Führungsschiene 23b etwa parallel zu der linken Heckfensterkante ausgerichtet ist.

Um zwischen diesen beiden Führungsschienen 23a und 23b einwandfrei die Rollobahn 11 zu führen, enthält die Rollobahn 11 an ihrer oberen Kante 21 eine schlauchförmige Tasche 51, die parallel zu der Wickelwelle 9 liegt. Durch die Tasche 51 führt ein Spriegel 52 hindurch, der im einzelnen in Fig. 6 gezeigt ist, die auch das Zusammenspiel mit den Führungsschienen 23 erkennen läßt.

Der Spriegel 52 setzt sich aus zwei teleskopartig gegeneinander bewegbaren Spriegelstücken 53 und 54 zusammen. Das Spriegelstück 53 ist ein zylindrisches Rohr, in dem das Spriegelstück 54 längsverschieblich geführt ist. An seinem freien Ende geht das Spriegelstück 54 in einen zylindrischen Hals 55 über, der durch den Schlitz 25 ragt und an seinem freien Ende eine Kugel 56 trägt. Die Kugel 56 entspricht in ihrem Durchmesser dem Durchmesser des lichten Innenraums der Führungsnut 24 der Führungsschiene 23b.

Das linke Ende des Spriegelstücks 53 geht ebenfalls in einen Hals 57 über, der an seinem freien Ende mit einer Kugel 58 versehen ist. Die Kugel 58 läuft in dem Innenraum der Führungsschiene 23a und ist wie die Kugel 56 darin gefesselt, d. h. sie kann nicht aus dem Schlitz 25 austreten.

In jeder der beiden Führungsschienen 23a und 23b läuft ein Betätigungsglied 32a bzw. 32b, dessen Durchmesser größer ist als die Weite des betreffenden Schlitzes 25, womit die Betätigungsglieder 32 gezwungen sind, dem Verlauf der Führungsschienen 23 zu folgen.

Die Wickelwelle 9 und deren Halterung ist wiederum wie bei den zuvor beschriebenen Ausführungsbeispielen gestaltet.

Zum Ausfahren der Rollobahn 11 werden der Motor 31 in

Gang gesetzt, der daraufhin die Betätigungsglieder 32a und 32b in den betreffenden Führungsschienen 23a und 23b nach oben schiebt und dadurch sowohl einerseits mit der Kugel 58 als auch mit der Kugel 56 stumpf anliegend in Eingriff kommen. Der Spriegel 52 wird ständig parallel zu der Wickelwelle 9 ausgerichtet, von der Wickelwelle 9 weggeschoben.

In der Nähe der Wickelwelle 9 haben die beiden Führungsschienen 23a und 23b den größten Abstand von einander, weshalb der Spriegel 52 entsprechend in die Länge gezogen ist, und aus der schlauchförmigen Tasche 51 vorsteht. Je weiter sich die Rollobahn 11 der ausgezogenen Endlage nähert, umso dichter kommt ihre Oberkante 21 an die Führungsschienen 23a und 23b heran. Der Spriegel 52 verkürzt sich entsprechend. In der Endstellung füllt die Rollobahn 11 den Raum zwischen den Führungsschienen 23a und 23b vollständig aus und schattet somit auch vollständig das betreffende Heckfenster 3 ab.

Während bei dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 5, wie gezeigt, die Wickelwelle 9 parallel zu der unteren Fensterkante verläuft, zeigt die Fig. 7 ein Ausführungsbeispiel, bei dem die Wickelwelle 9 vertikal ausgerichtet ist und somit parallel zu der C-Säule 2 liegt. Es handelt sich um eine Ausführung, die bei Heckklappen bevorzugt ist.

Auch hierbei werden wiederum zwei Führungsschienen 23a und 23b verwendet. Die Führungsschiene 23a erstreckt sich parallel zu der unteren Fensterkante 4, während die obere Führungsschiene 23b dem Verlauf der oberen Fensterkante 5 folgt.

Die Querschnittsgestalt der beiden Führungsschienen 23a und 23b ist gleich, weicht aber von dem Profil der Führungsschienen 23 der vorherigen Ausführungsbeispiele ab.

Die Führungsschienen 23a und 23b enthalten zwei in Längsrichtung durchgehende, hintergriffige Nuten 61 und 62. Die Nuten 61 und 62 öffnen sich über einen durchgehenden Nutenschlitz 63 bzw. 64 nach außen zu der Rollobahn 11. In diesen Nuten 61, 62 laufen zwei Spriegel 52a und 52b.

Die Spriegel 52a und 52b haben dasselbe Aussehen wie der Spriegel 52 gemäß Fig. 6 für das Heckfensterrollo 8 nach Fig. 5. Auf eine erneute Erläuterung wird deswegen verzichtet.

Die Rollobahn 11 enthält zusätzlich zu der schlauchförmigen Tasche 51 an der Vorderkante 21 noch eine weitere schlauchförmige Tasche 65 etwa auf der Mitte der Auszugslänge der Rollobahn 11. Die Tasche 65 verläuft parallel zu der Wickelwelle 9. Die Aufnahmetasche 75. Die Taschen 65 nimmt den Spriegel 52b und die Taschen 51 den Spriegel 52a auf.

Zum Ausfahren der Rollobahn 11 sind für die obere Führungsschiene 23a und die untere Führungsschiene 23b getrennte Betätigungsglieder vorhanden, die in der Figur nicht gezeigt sind. Die Betätigungsglieder laufen in denjenigen Nuten, in denen der Spriegel 52a der Vorderkante 21 geführt ist und die von der Wickelwelle 9 weiter abliegt als die jeweils andere Nut 62.

Zum Ausfahren der Rollobahn 11 wird der Antriebsmotor in Gang gesetzt und die Betätigungsglieder in den Nut 61 der beiden Führungsschienen 23a und 23b 85 in Richtung auf die linke Fahrzeugseite vorgeschoben. Dabei werden die Kugeln der Spriegel 52a mitgenommen und hierüber die Vorderkante 21 der Rollobahn 11.

Im Ruhezustand ist die Rollobahn 11 auf der Wickelwelle 9 nahezu vollständig aufgewickelt. Auch die Tasche 65 mit dem Spriegel 52b befindet sich in dem aufgewickelten Ballen und lediglich der Spriegel 52a bleibt in seiner Führungsnut 61.

Sobald der Spriegel 52a entsprechend weit vorgeschoben

ist und der Spriegel 52b beginnt von der Wickelwelle 9 abzulaufen, wird durch eine nicht gezeigte Einfädeleinrichtung dafür gesorgt, dass die an den beiden Enden des Spriegels 52b sitzenden Kugeln 56b und 58b in die Führungsnuten 62 eingefädelt werden.

Auf diese Weise ist die Rollobahn 11 im ausgezogenen Zustand auch in der Mitte gestützt bzw. geführt und kann weniger schwingen. Andererseits behindert der dem Stützen dienende Spriegel 52b nicht das Aufwickeln.

Für welche Kombination von offenbaren Merkmalen sich der Konstrukteur entscheidet, steht in seinem Belieben und hängt vor allen Dingen von den zur Verfügung stehenden Randbedingungen, wie Fenstergröße, Fensterproportionen und Fenstergeometrie, Platz in der Heckinnenverkleidung oder unterhalb der Hutablage und dergleichen ab. Darüber hinaus versteht sich, dass die gezeigten Heckfensterrollo keineswegs auf Anwendungen bei Stufenhecklimousinen beschränkt ist. Das erfindungsgemäße Heckfensterrollo läßt sich ohne weiteres auch implementieren, indem es hinter der Verkleidung der C-Säule eingebaut wird. Lediglich um die Zahl der Ausführungsbeispiele auf ein vernünftiges Maß zu beschränken, sind ausgewählte Merkmalskombinationen dargestellt und erläutert.

Ein Heckfensterrollo für Kraftfahrzeuge weist eine Wickelwelle auf, die vorzugsweise unter der Hutablage drehbar gelagert ist. Durch einen Schlitz in der Hutablage kann eine Rollobahn herausgezogen werden, die das Fenster abdeckt. Zu diesem Zweck greift an der Kante der Rollobahn, die den weitesten Weg zurücklegt, ein Betätigungsglied an. Das Betätigungsglied ist ein linienförmiges Element, das je nach Ausführung entweder zugfest ist oder drucksteif. Die Rollobahn selbst kann neben dem Fenster mit Hilfe wenigstens einer Führungsschiene oder ein oder zwei druck- oder biegesteifen Betätigungsgliedern aufgespannt gehalten werden.

Patentansprüche

1. Heckfensterrollo (8) für Kraftfahrzeuge, das von einer unteren etwa horizontal verlaufenden Fensterrahmenkante (4) sowie zwei seitlichen etwa senkrecht verlaufenden Fensterrahmenkanten (2) und einer oberen horizontal verlaufenden Fensterrahmenkante (5) begrenzt ist, mit einer drehbar gelagerten Wickelwelle (9), mit einer Rollobahn (11), deren Zuschnitt zumindest in einem Abschnitt ihrer Längserstreckung zumindest angenähert der Form des Heckfensters (3) entspricht und die einen umlaufenden Rollobahnrand aufweist, der einen Abschnitt bildet, der an der Wickelwelle (9) befestigt ist, sowie einen Abschnitt (21), der von der Wickelwelle (9) abliegt, mit wenigstens einem Betätigungsmittel (23), das mit dem von der Wickelwelle (9) abliegenden Abschnitt (21) des Rollobahnrandes verbunden ist, und mit Antriebsmitteln (16, 31) zum kraftbetätigten Ein- und Ausfahren der Rollobahn.
2. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Wickelwelle (9) etwa seitlich neben dem Heckfenster (3) verlaufend angeordnet ist.
3. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Wickelwelle (9) etwa horizontal verlaufend unterhalb des Heckfensters (3) angeordnet ist.
4. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass wenigstens eine Führungsschiene (23) vorgesehen ist.
5. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zwei Führungsschienen (23a, 23b)

vorgesehen sind.

6. Heckfensterrollo nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die wenigstens eine Führungsschiene (23) horizontal verlaufend angeordnet ist.

7. Heckfensterrollo nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die wenigstens eine Führungsschiene (23) parallel zu der unteren Fensterrahmenkante (4) verläuft.

8. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die wenigstens eine Führungsschiene (23) seitlich neben dem Heckfenster (3) verlaufend angeordnet ist.

9. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die wenigstens eine Führungsschiene (23) parallel zu der seitlichen Fensterrahmenkante (2) verläuft.

10. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass es frei von Führungsschienen ist.

11. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass der Rollobahnrand zumindest in einem von der Wickelwelle (9) abliegenden Abschnitt (21) eine Randverstärkung (22, 52) aufweist.

12. Heckfensterrollo nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass die Randverstärkung (22) flexibel ist.

13. Heckfensterrollo nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass ein Abschnitt der Randverstärkung (22) steif ist.

14. Heckfensterrollo nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass zumindest ein Abschnitt der Randverstärkung (22) als Zugstange dient.

15. Heckfensterrollo nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Rollobahn (11) mit wenigstens einem Spriegel (52) versehen ist, der in der wenigstens einen Führungsschiene (23) endseitig geführt ist.

16. Heckfensterrollo nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass der wenigstens eine Spriegel (52) beidseits in Führungsschienen (23a, 23b) geführt ist.

17. Heckfensterrollo nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, dass der Spriegel (52) teleskopisch längenverstellbar ist.

18. Heckfensterrollo nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass in der wenigstens einen Führungsschiene (23) ein Schlitten (26) geführt ist, an dem ein Ausleger (29) befestigt ist, mit dem ein Abschnitt (21) des Rollobahnrandes verbunden ist.

19. Heckfensterrollo nach Anspruch 19, dadurch gekennzeichnet, dass der Abschnitt (21) der Rollobahnrandes mit dem Ausleger (29) längsverschieblich verbunden ist.

20. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zu dem Betätigungsmittel (32) wenigstens ein linienförmiges Druckglied (33) gehört, das vorzugsweise in einer Hülle (33a) drucksteif geführt ist.

21. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zu dem Betätigungsmittel (32) wenigstens eine biegesteife Stange (33) gehört, deren freies Ende mit dem Rollobahnrand (21) verbunden ist und die in einer ortsfesten Führungseinrichtung (46) längsverschieblich geführt ist, wobei die Bewegungsrichtung im Wesentlichen rechtwinkelig zu der Achse der Wickelwelle (9) verläuft.

22. Heckfensterrollo nach den Ansprüchen 21 und 22, dadurch gekennzeichnet, dass die wenigstens eine Stange (33) mit dem linienförmigen Druckglied (33) gekoppelt ist, bzw. durch diese gebildet ist.

23. Heckfensterrollo nach den Ansprüchen 19 und 21,

- dadurch gekennzeichnet, dass das linienförmige Druckglied (33) mit dem Schlitten (26) gekoppelt ist.
24. Heckfensterrollo nach den Ansprüchen 16 und 21, dadurch gekennzeichnet, dass das linienförmige Druckglied (33) mit dem Spriegel (52) gekoppelt ist. 5
25. Heckfensterrollo nach Anspruch 21, dadurch gekennzeichnet, dass das linienförmige Druckglied (33) zumindest an einem Ende mit einer Verzahnung (34) versehen ist, mittels derer das linienförmige Druckglied (57) formschlüssig mit einem Zahnrad (64) eines Antriebsmotors (55) gekoppelt ist. 10
26. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zu den Betätigungsmitteln (32) wenigstens ein Seil gehört.
27. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zu den Antriebsmitteln (16, 31) eine Feder (16) gehört. 15
28. Heckfensterrollo nach Anspruch 28, dadurch gekennzeichnet, dass die Feder (16) in Gestalt eines Federmotors mit der Wickelwelle (9) gekoppelt ist und die Wickelwelle (9) in Aufrollrichtung der Rollobahn (11) Vorspannt. 20
29. Heckfensterrollo nach Anspruch 28, dadurch gekennzeichnet, dass die Feder (16) über das Betätigungsmittel (32) mit der Rollobahn (11) verbunden ist und die Rollobahn (11) im Sinne des Abwickelns von der Wickelwelle (9) vorspannt. 25
30. Heckfensterrollo nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zu den Antriebsmitteln (16, 31) wenigstens ein Getriebemotor (31) gehört. 30
31. Heckfensterrollo nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass der Getriebemotor (3) mit der Wickelwelle (9) gekoppelt ist.
32. Heckfensterrollo nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass der Getriebemotor (31) über das Betätigungsmittel (32) mit der Rollobahn (11) gekoppelt ist. 35

Hierzu 8 Seite(n) Zeichnungen

40

45

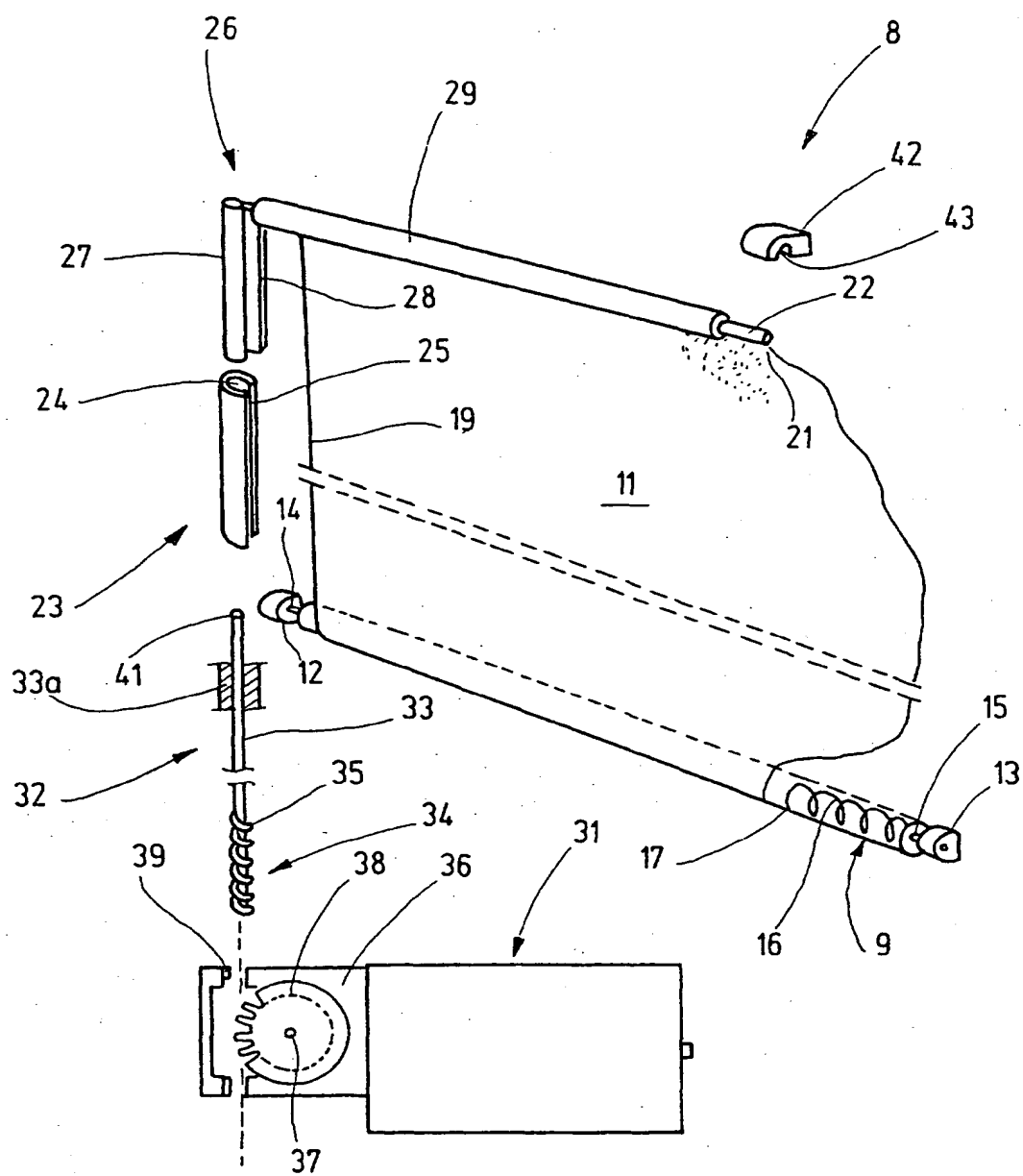
50

55

60

65

- Leerseite -



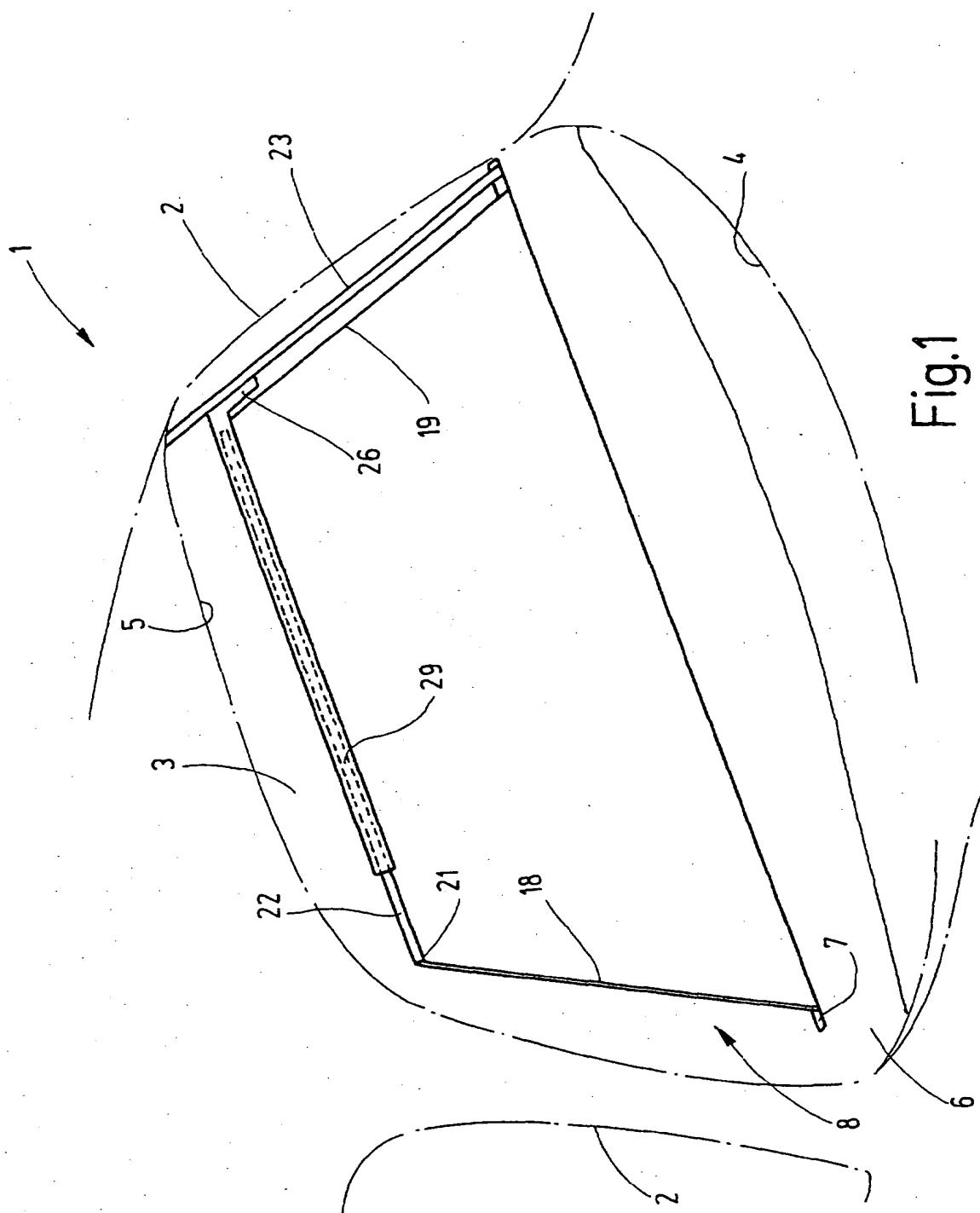


Fig. 1

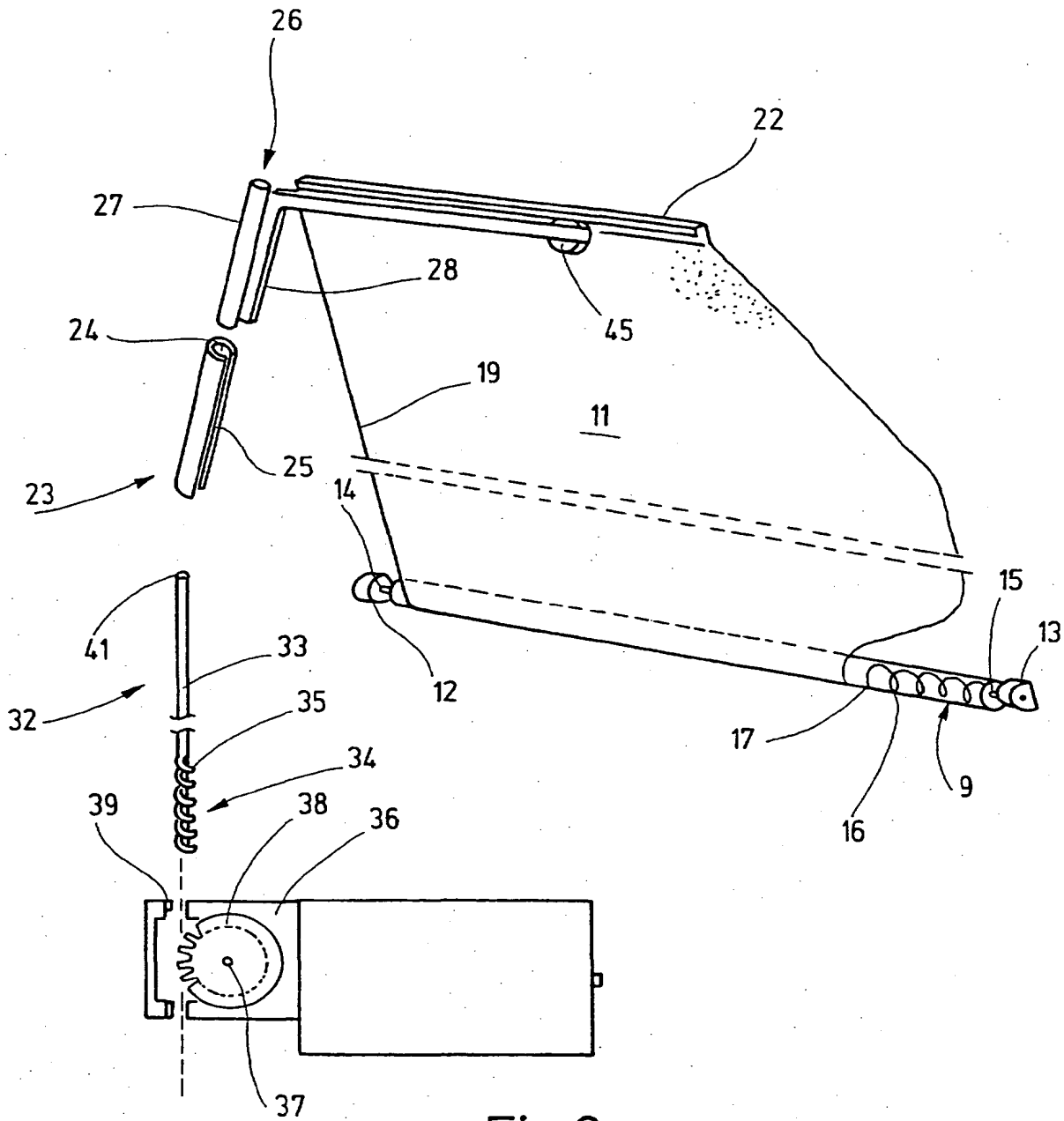
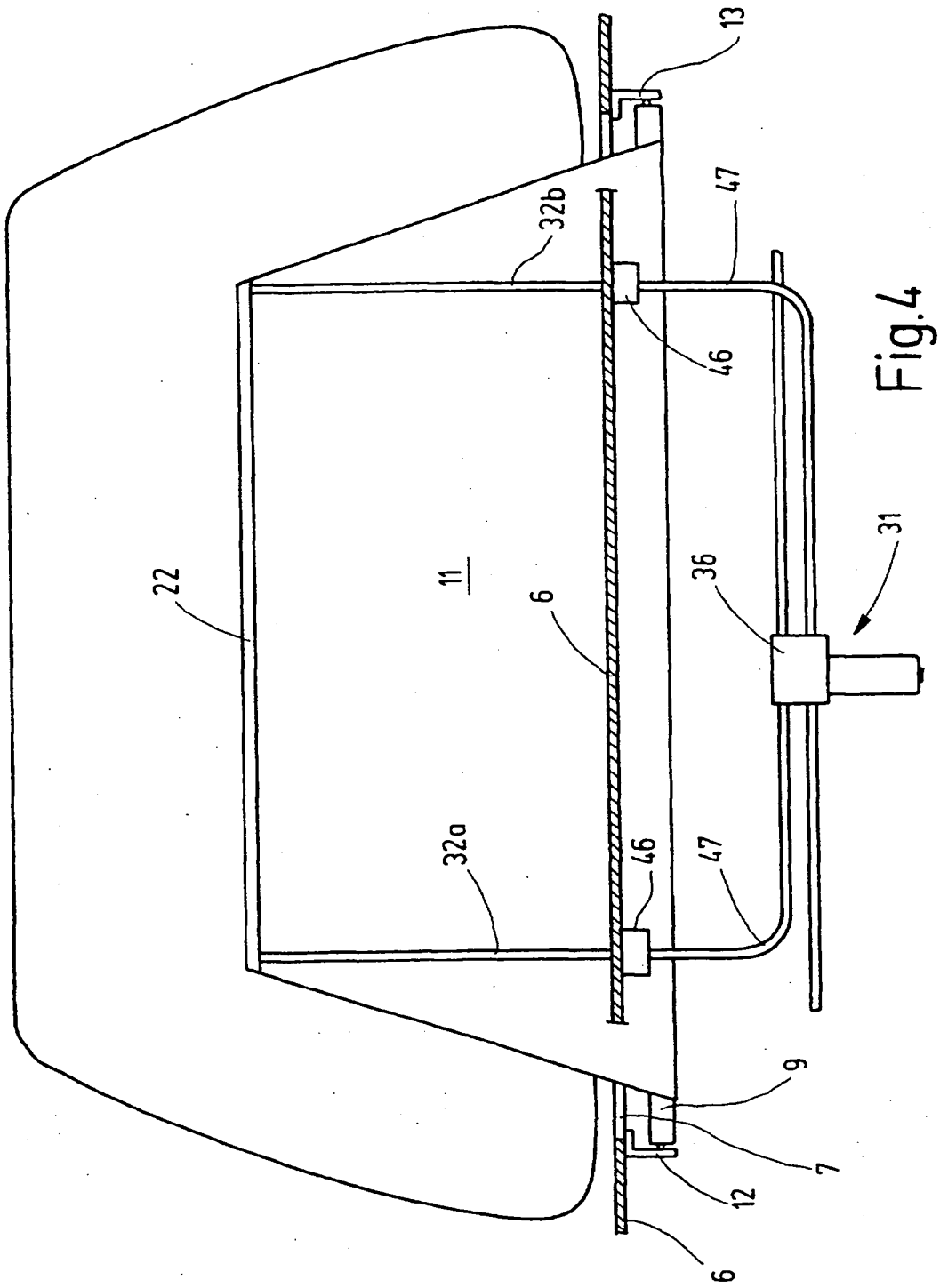


Fig.3



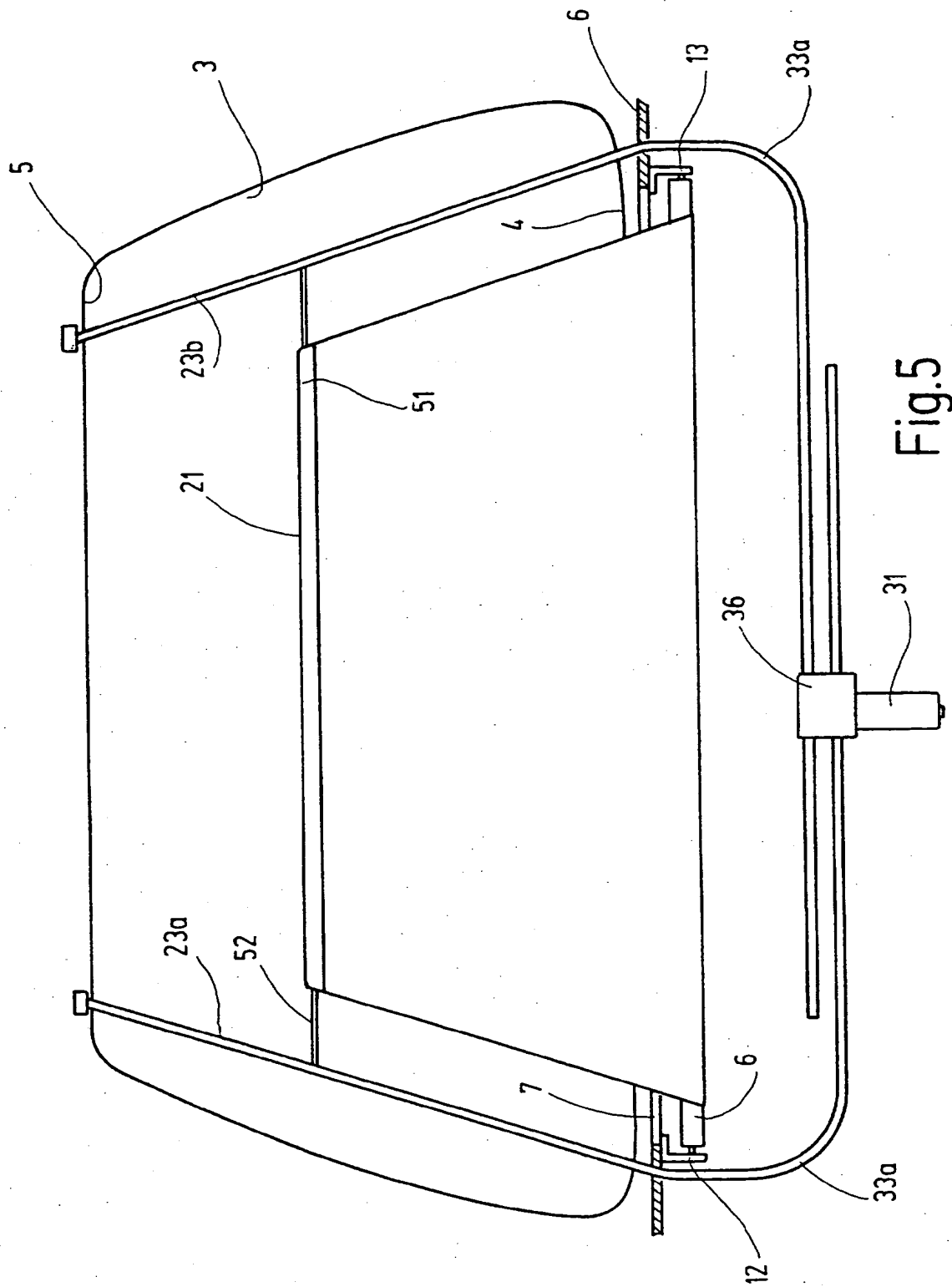


Fig.5

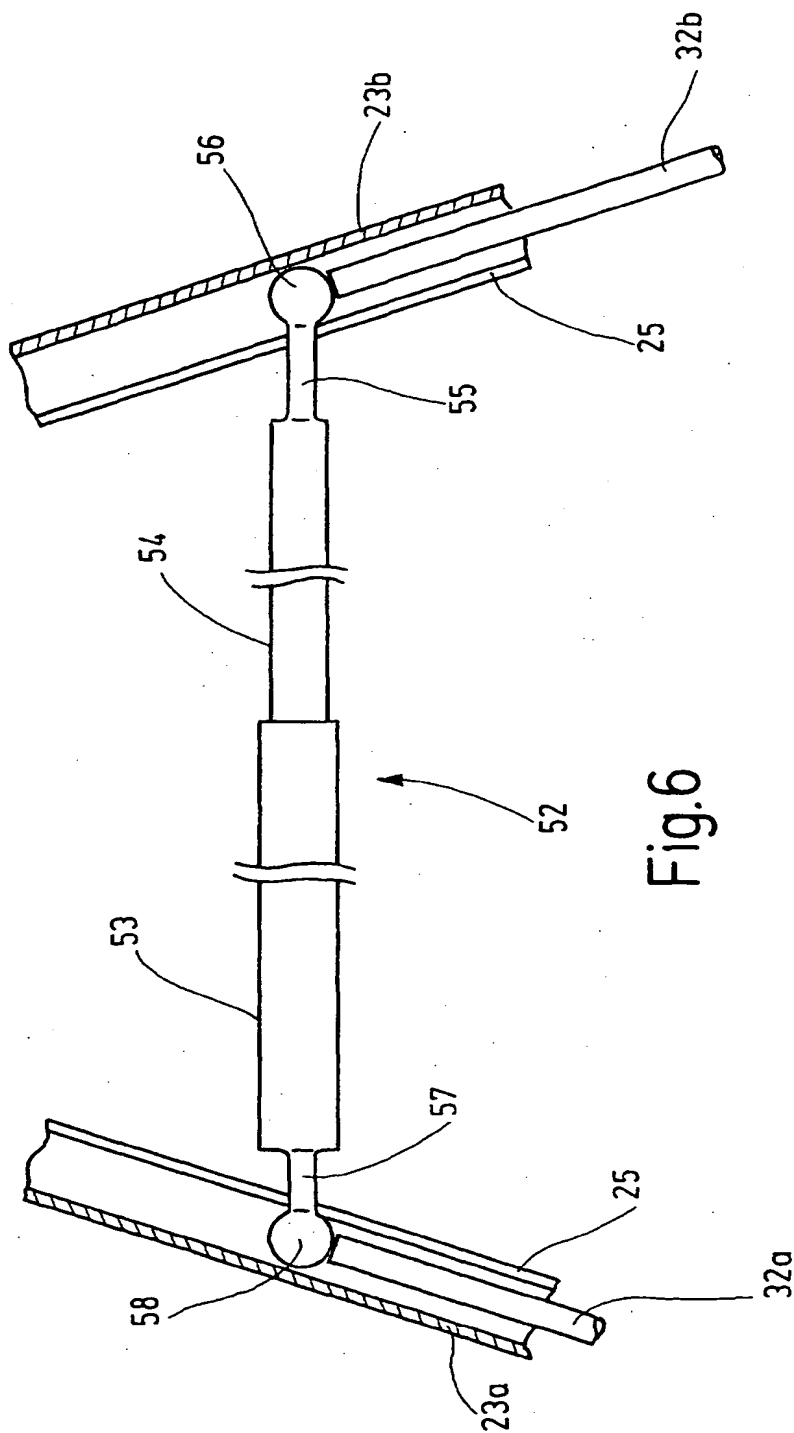


Fig. 6

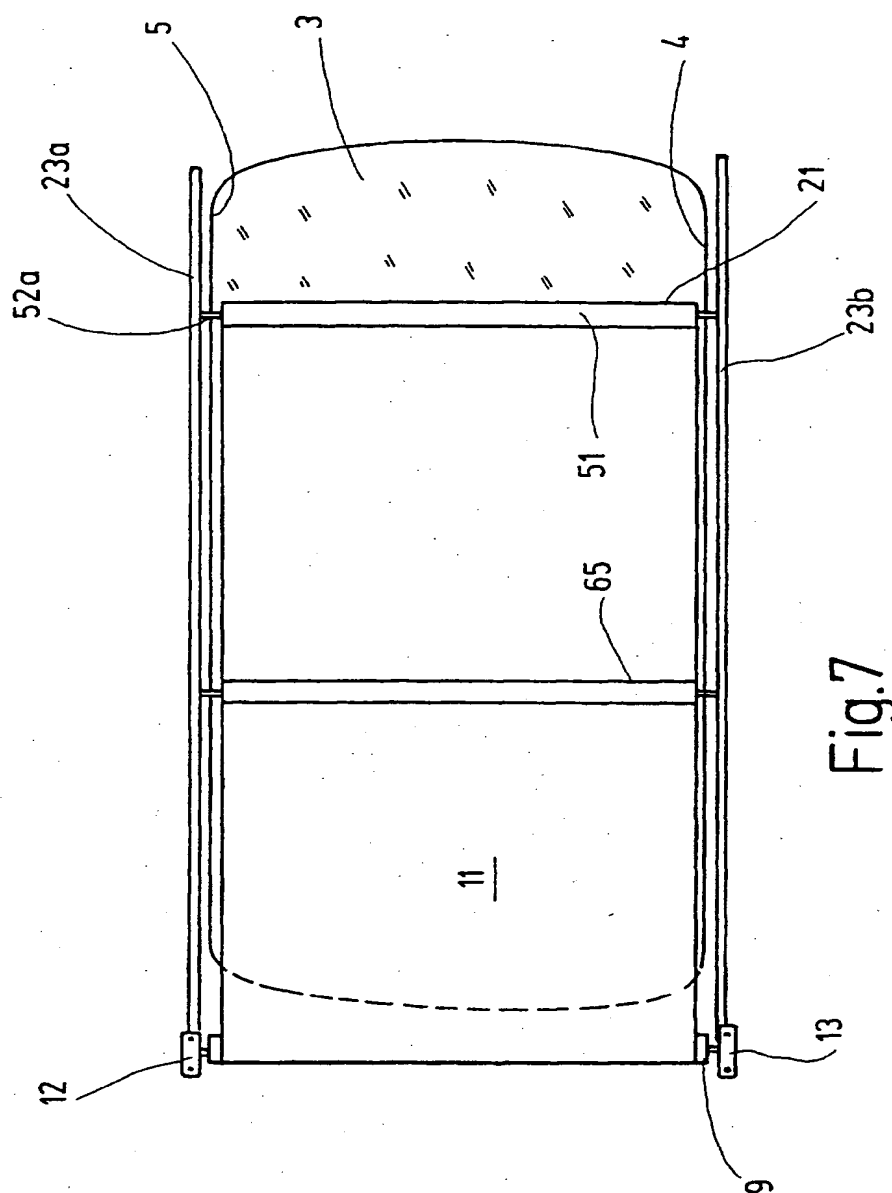


Fig. 7

